

УДК 005.932 (075.8)

**РЫНОК ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ БЕЛАРУСИ:  
СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПУТИ РАЗВИТИЯ**

CURRENT STATE OF LEASING ACTIVITY IN BELARUS

**Р. Б. Ивуть**<sup>1</sup>, д-р экон. наук, проф.,

**Т. Р. Косовская**<sup>2</sup>, канд. экон. наук, доц., **М. М. Кисель**<sup>1</sup>,

<sup>1</sup>Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Беларусь

<sup>2</sup>Ассоциация «БАМАП», СООО «Хеллманн Восточная Европа»,

г. Минск, Беларусь

R. Ivuts<sup>1</sup>, Doctor of economical Sciences, Professor,

T. Kosovskaya<sup>2</sup>, PhD in Economy, Associate Professor, M. Kisel<sup>1</sup>,

<sup>1</sup>Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

<sup>2</sup>Association "BAMAP" SOOO «Hellmann Worldwide Logistics»,

Minsk, Belarus

*Проведен анализ уровня развития логистики в республике и предложены направления ее совершенствования.*

*The analysis of the level of development of logistics in the country and proposed the directions for its improving.*

*Ключевые слова: логистика, индекс эффективности логистики.*

*Key words: logistics, Logistics Performance Index (LPI).*

## ВВЕДЕНИЕ

Логистическая отрасль в условиях глобализации и повышения конкурентоспособности играет ключевую роль в развитии экономики практически любой страны мира. В последние годы, это бурно развивающееся направление науки и практики, способствующее снижению издержек в международной сети поставок. Так, в таможенном союзе в стоимости изготавливаемой продукции логистические издержки составляют примерно 25 %, а среднемировой показатель находится на уровне почти 11 % (США – 10 %, Китай – 14 %). За счет логистической деятельности в странах ЕС формируется до 25 % ВВП, в то время как в странах Таможенного союза – примерно

в 2 раза меньше. В Республике Беларусь в последние годы этот показатель остается стабильно невысоким.

Согласно опубликованным данным, мировой логистический рынок составляет около 9,6 триллиона долларов, т. е. около 12% мирового ВВП. Особенно велика роль логистики для Республики Беларусь, являющейся важнейшим мультимодальным мостом на Евроазиатском континенте и занимающей выгодное географическое положение, так как по ее территории проходят два европейских транспортных коридора.

Развитие транспортно-логистической деятельности страны особенно интенсивно началось более двадцати лет назад. В 2007 году была принята первая программа по развитию логистики, которая способствовала улучшению всех ее базовых показателей, позволив стране занять 74-е место в мировом рейтинге LPI.

Однако, происходящие негативные тенденции в экономике многих стран мира, включая пандемию COVID-19, существенно изменили подходы к современной логистике. Функционирование рынка логистических услуг в 2020 году существенно отличалось от предыдущих периодов. Это связано с тем, что пандемия явилась главным фактором, повлиявшим на работу всей мировой экономики. Многие отрасли различных стран показали сильную динамику сокращения, а другие, как например фармацевтика, наоборот – развитие. В этих условиях происходит перераспределение транспортно-логистических услуг между ними и, вообще, логистического рынка. Поэтому требуется проведение комплексного анализа сектора логистики с целью разработки мероприятий, которые будут способствовать развитию всей экономики страны.

## РЫНОК ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ БЕЛАРУСИ

Если рассматривать экономику стран ЕС и Российской Федерации, то она испытывает на себе сложные последствия экономического кризиса, который привел к снижению объемов международных перевозок, повышению тарифов, перераспределению перевозок между различными видами транспорта и т. п. В этих условиях требуется проведение комплексного исследования транспортно-логистической деятельности и в Республике Беларусь, для выработки основных направлений по развитию логистической отрасли.

Имеющиеся проблемы в развитии логистической деятельности привели к тому, что рейтинг Беларуси по индексу эффективности логистики LPI, разработанный Всемирным банком, постоянно снижался. Например, страна, занимая 74 место в рейтинге в 2007 году, опустилась на 103-ю позицию в 2018 году. Хотя некоторые параметры индекса, например, своевременность поставок и выросли, вместе с тем, другие страны, особенно ЕС, участвующие в рейтинге, развивали инфраструктуру и качество логистических услуг быстрее нежели Беларусь. Вследствие этого, специалисты отмечают низкую эффективность таможенного и пограничного контроля, качество торговой и транспортной инфраструктуры, а также простоту организации международных перевозок в стране. Следует отметить и слабо развитый рынок 3PL – провайдеров, высокие ставки аренды складских помещений, недостаточность в комплексных логистических услугах и вовлеченность логистических объектов в международные логистические схемы доставки товаров. Сдерживающим фактором для развития логистики является слабая компетентность специалистов, занятых в этой отрасли, проблемы с ресурсами и отсутствие заинтересованности в логистических услугах со стороны крупнейших промышленных предприятий, старающихся к самостоятельному их выполнению без сопоставления затрат на эти услуги.

Исследование рынка логистических услуг, включая транспортно-экспедиционные, показал, что их объем в Беларуси в 2019 году составил 5,11 млрд. руб. (2,13 млрд. долл.). Более 80 % этого вида деятельности пришлось на резидентов страны. Данный показатель превысил уровень 2019 года на 9,4 %. Основной объем услуг приходится на логистических операторов (124,7 млн. долл.).

На основании данных статистической отчетности (форма «1-Логистика») в 2020 году юридическими лицами, осуществляющими транспортно-экспедиционную и логистическую деятельность, выполнен объем транспортно-экспедиционных услуг на сумму 2315,3 млн. долларов США, что на 3,6 % больше, чем в 2019 году (рисунок 1). Почти 70 % выполненных услуг, осуществлены нерезидентами Республики Беларусь.

На автомобильный транспорт приходится 1147 млн. долл. транспортно-экспедиционных услуг, на железнодорожный – 996,6, в то

время, как на остальные виды транспорта – только 171,8 млн. долл. То есть почти 50 % услуг выполнены первым видом транспорта.

Исследования показывают, что в 2020 году объемы логистических и транспортно-экспедиционных услуг выросли, соответственно, на 1 % и 3,6 %, по сравнению с 2019 годом. Из этого объема около 30 % пришлось на нерезидентов республики.

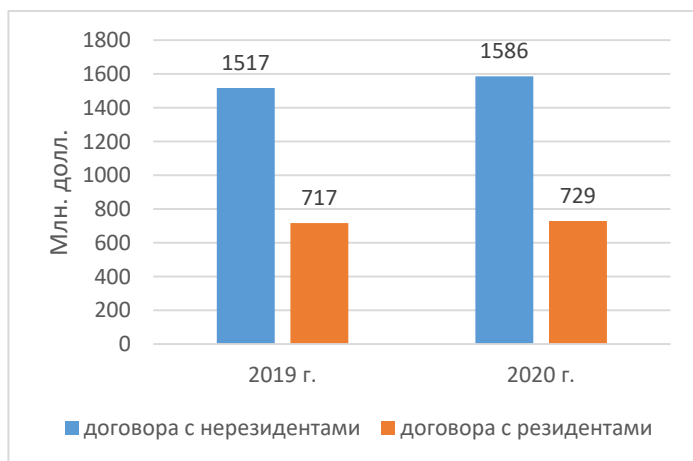


Рисунок 1 – Объем транспортно-экспедиционных и логистических услуг в 2019–2020 гг.

Логистические услуги оказывались различными центрами (транспортно-логистическими, оптово-логистическими и таможенно-логистическими), а также другими инфраструктурными объектами (аэропорты, терминалы и т. п.). Всеми логистическими центрами выполнено услуг на сумму 102,5 млн. долларов, однако основная доля (свыше 80 %) пришлось на транспортно-логистические центры.

Существенную роль на объем логистических услуг оказывает транспортный сектор, являющийся важнейшей частью социально-экономической инфраструктуры любого государства. Он определяет развитие транспортно-логистической деятельности, влияющей на мировую конкурентоспособность страны. Для анализа перевозочного процесса на различных видах транспорта, исследуем наличие транспортных средств и обеспеченность населения легковыми автомобилями. В 2020 году эксплуатировалось более 260 тыс. грузовых

автомобилей, около 136,3 тыс. легковых и 32 тыс. – автобусов, в т. ч. 92 электробусов. В собственности граждан находилось 149,7 тыс. грузовых и 3134,5 легковых автомобилей, а также почти 11,7 тыс. автобусов. Следует отметить, что в структуре легковых автомобилей впервые начали эксплуатироваться 750 электромобилей. Обеспеченность легковыми автомобилями на 1000 человек населения выросло с 315 в 2017 г. до 335 ед. в 2020 г.

Всеми видами транспорта в 2020 году перевезено почти 400 млн. т. грузов и 1628,6 млн. чел., при грузообороте свыше 123 млрд. ткм и пассажирообороте почти 18387 млн. пасс. км. Для сравнения: в 2018 году было перевезено 455,5 млн. т грузов и 1979,2 млн. пассажиров, при, соответственно, грузообороте свыше 138,8 млрд. ткм и пассажирообороте – 25757 млн. пасс. км. Приведенные данные свидетельствуют о значительном уменьшении вышеприведенных показателей за анализируемый период.

В течение 2018–2020 гг. сократились перевозки по всем видам транспорта, за исключением внутреннего водного. Так, объем перевозок, осуществляемый железнодорожным транспортом уменьшился с 157,2 до 125 млн. т., автомобильным – с 170,9 до 159,8, а воздушным с 0,05 до 0,032 млн. т. Вместе с тем, грузооборот на автомобильном транспорте незначительно вырос: с 28082 млн. ткм до 28778, а железнодорожном – сократился за этот же период на 10154 млн. ткм. В структуре грузооборота 23,4 % приходится на автомобильный транспорт, 34,4 – железнодорожный и 42,1 % – на трубопроводный. Если сопоставить показатели с 2017 годом, то следует отметить их рост на 3,2 % на автомобильном транспорте и снижение на 2 % на железнодорожном. Однако, объем перевозок грузов, осуществляемый БЖД, по сравнению с 2019 годом, снизился значительно и превысил 14 %, при одновременном уменьшении грузооборота на 12 %. Однако, наибольшее снижение на железнодорожном транспорте произошло по транзитным перевозкам, объем которых сократился почти на 33 %, а грузооборот – на 21 %.

Исследование динамики перевозки пассажиров различными видами транспорта, также свидетельствует о значительном сокращении перевозок, осуществляемых воздушным и железнодорожным транспортом. Объем пассажирских перевозок с 2017 по 2020 г. на первом виде транспорта сократился на 67 %, а на втором – более чем

на 25 %. Если же сравнивать данные с 2019 годом, то на железнодорожных пассажирских перевозках, объем сократился также почти на 25 %, а пассажирооборот – более, чем на 40 %. Как и на грузовом транспорте, самое значительное снижение произошло в международном сообщении, где пассажирооборот упал почти на 87 %.

Как отмечалось выше, снижение всех показателей на воздушных перевозках, привели к значительному уменьшению количества самолета-вылетов в 2020 году по сравнению с 2019 годом. Например, они сократились более чем на 53 %. Такое положение привело к тому, что национальный аэропорт «Минск» обслужил на 62 % меньше пассажиров, а объемы его пассажиропотока снизились до объемов уровня 2012 года.

Таким образом, в настоящее время рынок транспортно-логистических услуг в стране замедлил свое развитие из-за кризисных тенденций в мировой экономике и частично из-за пандемии COVID. В этом секторе рынка происходит рост конкуренции, приводящий к сокращению удельного веса малых и средних предприятий и их укрупнению, при повышении качества сервисных услуг. Интенсивно внедряются IT-технологии и цифровые платформы, осуществляется передача непрофильных процессов и услуг на аутсорсинг и т. п.

## РАЗВИТИЕ УСЛУГ ЛОГИСТИЧЕСКИМИ ЦЕНТРАМИ

Как показывает анализ, объемы и качество логистических услуг зависят от имеющейся логистической инфраструктуры, к которой относятся всевозможные центры, склады, терминалы и т.п. Многие логистические центры созданы как белорусскими, так и иностранными инвесторами. В Беларуси на начало 2021 года функционирует 58 логистических центров, в т. ч. 17 оказывают оптово-логистические (дистрибуционные и распределительные) услуги, 11 – транспортно-логистические, около 30 – складские и услуги по обработке грузов. Только на территории 21 центра имеются таможенные и склады временного хранения, а 13 располагают контейнерными терминалами с целью организации и комплектования различных видов контейнеров. Из всех центров 17 имеют государственную форму собственности, или располагают более 50% долей государства в уставном фонде, а 18 являются мультимодальными. Следует отметить и целый ряд

логистических центров, которые сдают свои площади в аренду в качестве складов третьим лицам, а некоторые используют площади центров, организовывая различные производства.

Согласно опубликованного рейтинга, лидирующие три позиции в рейтинге, занимают транспортно-логистические центры РУП «Белтаможсервис».

Динамика создания новых центров свидетельствует об их увеличении в последние годы. Особенно это относится к транспортно-логистическим центрам, количество которых увеличивалось на 23 ед. в течение 2017–2020 гг. Объем логистических услуг, оказанных логистическими центрами начиная с 2016 г. представлен на рисунке 2 и свидетельствует о постоянном его росте.

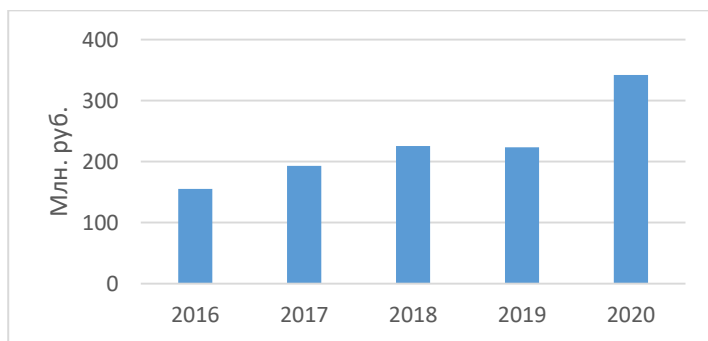


Рисунок 2 – Объем логистических услуг

Вместе с тем, наметилась тенденция постоянного сокращения объема логистических услуг по обработке транзитных грузов. Так, в логистических центрах он сократился с 30,1 млн. долларов США в 2017 году до 27,1 в 2019 году.

Сопровождающийся рост в течение последних пяти лет количества логистических центров более чем в 2 раза, не привел к значительному увеличению оказываемых профильных услуг, вследствие чего центры частично или полностью сдают в аренду имеющиеся свободные складские площади. Некоторые из них организуют производственно-хозяйственную деятельность, не связанную с логистическими сервисными услугами.

Такое положение приводит к ограничению развития логистической деятельности в стране, т. к. основным недостатком здесь является узкий комплекс оказываемых логистических услуг, начиная от доставки и адресного хранения груза, до управления заказами и отслеживания движения грузов. Специалисты в области логистической деятельности отмечают и высокую стоимость аутсорсинговых услуг в Беларуси.

Вместе с тем, следует признать и позитивные тенденции, происходящие в области развития логистики. Так, в последние годы совершенствуется налоговое законодательство, связанное с развитием транспортно-логистических и экспедиционных услуг. Начиная с 2021 года конкретизирован порядок применения нулевой ставки НДС по транспортно-экспедиционным услугам, включая экспортируемые. К этим услугам не относятся агентские (посреднические) услуги по оформлению и (или) реализации билетов на проезд пассажиров, при оказании экспортируемых транспортных услуг, а также услуги, не предусмотренные договором транспортной экспедиции. Отдельные центры стремятся к расширению перечня и качества оказываемых транспортно-логистических услуг, совершенствуется транспортная инфраструктура. Однако данных мероприятий недостаточно для повышения рейтинга страны в области логистической деятельности.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании проведенного исследования по развитию логистики в стране, можно сделать следующие выводы и предложения. Достичь более высокого рейтинга в индексе эффективности LPI можно, в первую очередь, за счет совершенствования инфраструктуры и использования новейших цифровых технологий, аутсорсинга и оказания большего количества комплексных логистических услуг в имеющихся логистических центрах. В связи с пандемией, цифровизация в логистике оказывает наибольшее влияние на ведение логистического бизнеса и в ближайшие годы он будет развиваться вследствие расширяющегося взаимодействия с потребителями товаров и услуг по цифровым каналам. Внедрение таких технологий, как облачное хранение данных, использование блокчейна и онлайн-маркетинга позволят повысить надежность и прозрачность, как существующих кана-



лов, так и развивать новые с целью более эффективного их использования в цепях поставок.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Ивуть, Р. Б. Логистика / Р. Б. Ивуть. – Минск: БНТУ, 2021. – 463 с.
2. Ивуть, Р. Б. Оценка влияния транспортно-логистической инфраструктуры регионов Республики Беларусь на ее социально-экономические показатели / Р. Б. Ивуть, П. В. Попов, П. И. Лапковская // Наука и техника. – 2020. – Т. 19, № 2. – С.93–100.
3. <http://baifby.com/page/85>.

Представлено 19.05.2021

УДК 656.13/339.187.62

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЛИЗИНГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

### CURRENT STATE OF LEASING ACTIVITY IN BELARUS

**Р. Б. Ивуть**<sup>1</sup>, д-р экон. наук, проф.,

**Т. Р. Косовская**<sup>2</sup>, канд. экон. наук, доц., **М. М. Кисель**<sup>1</sup>,

<sup>1</sup>Белорусский национальный технический университет,  
г. Минск, Беларусь

<sup>2</sup>Ассоциация «БАМАП», СООО «Хеллманн Восточная Европа»,  
г. Минск, Беларусь

R. Ivuts<sup>1</sup>, Doctor of economical Sciences, Professor,

T. Kosovskaya<sup>2</sup>, PhD in Economy, Associate Professor, M. Kisel<sup>1</sup>,

<sup>1</sup>Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

<sup>2</sup>Association "BAMAP" SOOO «Hellmann Worldwide Logistics»,  
Minsk, Belarus

*Теоретико-практические основы лизинга, его преимущества и недостатки, правовая база использования.*

*Theoretical and practical foundations of leasing, its advantages and disadvantages, the legal basis for its use.*